

Réunion publique

La Tronche, 18 octobre 2007

Un préalable :

tout bouge !

Le territoire se recompose sans cesse.

Il est impensable de figer pour l'éternité
le réseau routier/autoroutier.

Lorsqu'il y a un vrai problème,
il faut savoir composer
avec la recomposition du territoire.

Cette nécessaire adaptation doit être conduite en fonction :

- de principes,

- d'un diagnostic

(d'une observation du territoire visant à identifier ses dysfonctionnements)

Les principes

Ils découlent d'arguments
avancés par les opposants
au projet.

Un argument des opposants

La route crée le trafic

Toute nouvelle infrastructure routière engendre un accroissement de la circulation.

Ce n'est pas prouvé :

une nouvelle infrastructure engendre le report de circulations empruntant d'autres voies.

Le principe :

créer une voie résolvant le problème,
mais qui ne soit pas trop attractive,
afin de ne pas amener un arbitrage en faveur de la voiture.

Un argument des opposants

**Le développement des modes
« alternatifs »
réduira la place de la voiture.**

Ce n'est pas sûr !

La voiture est :

un instrument de travail,
un facteur de convivialité,
un moyen de transport d'objets,
un facteur de liberté individuelle, ...

*La voiture est, après le cheval,
la seconde conquête de l'homme !*

Le principe :
même si la part modale de la voiture
doit être réduite,
elle est une composante de notre vie
et un facteur de la réussite d'un territoire.

Le diagnostic

Grenoble,

du fait de sa géographie et de son histoire,

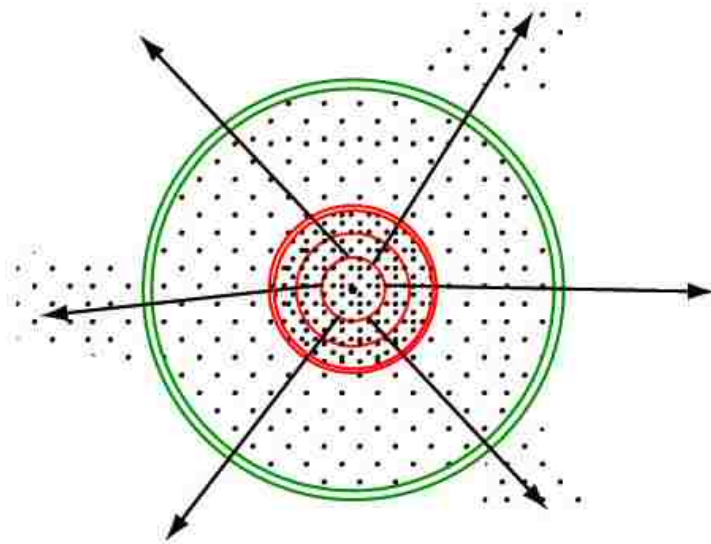
est doublement handicapée.

Le diagnostic

Il lui manque :

- un segment de son ring,
- un segment de sa rocade.

LA VILLE RADIO-CONCENTRIQUE



Ville dense (intra muros)



Voies concentriques implantées sur des enceintes successives



Ville discontinue :
"explosion" de la seconde moitié
du XXe siècle



"Ring" : voie implantée sur la dernière enceinte, limite de la ville dense



"Rocade" : périphérique autoroutier



Radiale routière \ autoroutière

La ville européenne est « radio-concentrique ».

Elle est structurée par :

- des radiales :

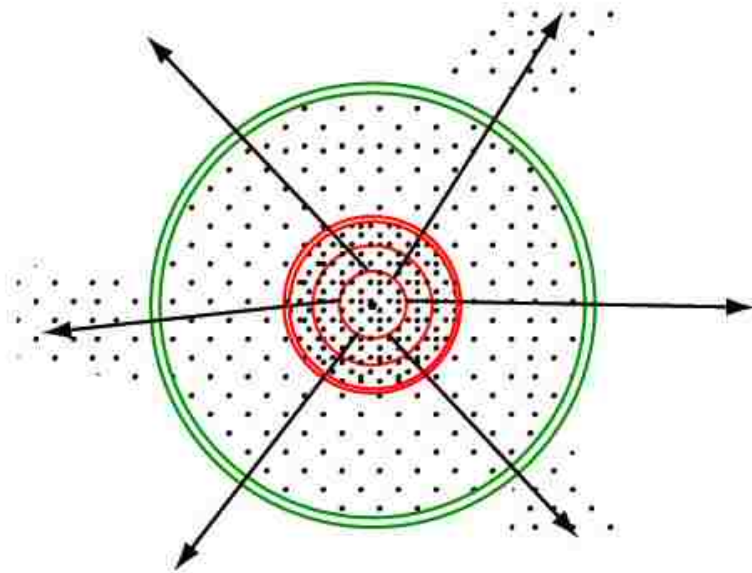
elles assurent la liaison avec les villes voisines,

- des voies concentriques :

- les plus anciennes occupent la place des enceintes successives ;

- les plus récentes, « les rocades » desservent la ville contemporaine.

LA VILLE RADIO-CONCENTRIQUE



Ville dense (intra muros)



Voies concentriques implantées sur des enceintes successives



Ville discontinue :
"explosion" de la seconde moitié
du XXe siècle



"Ring" : voie implantée
sur la dernière enceinte
limite de la ville dense



"Rocade" : périphérique autoroutier



Radiale routière \ autoroutière

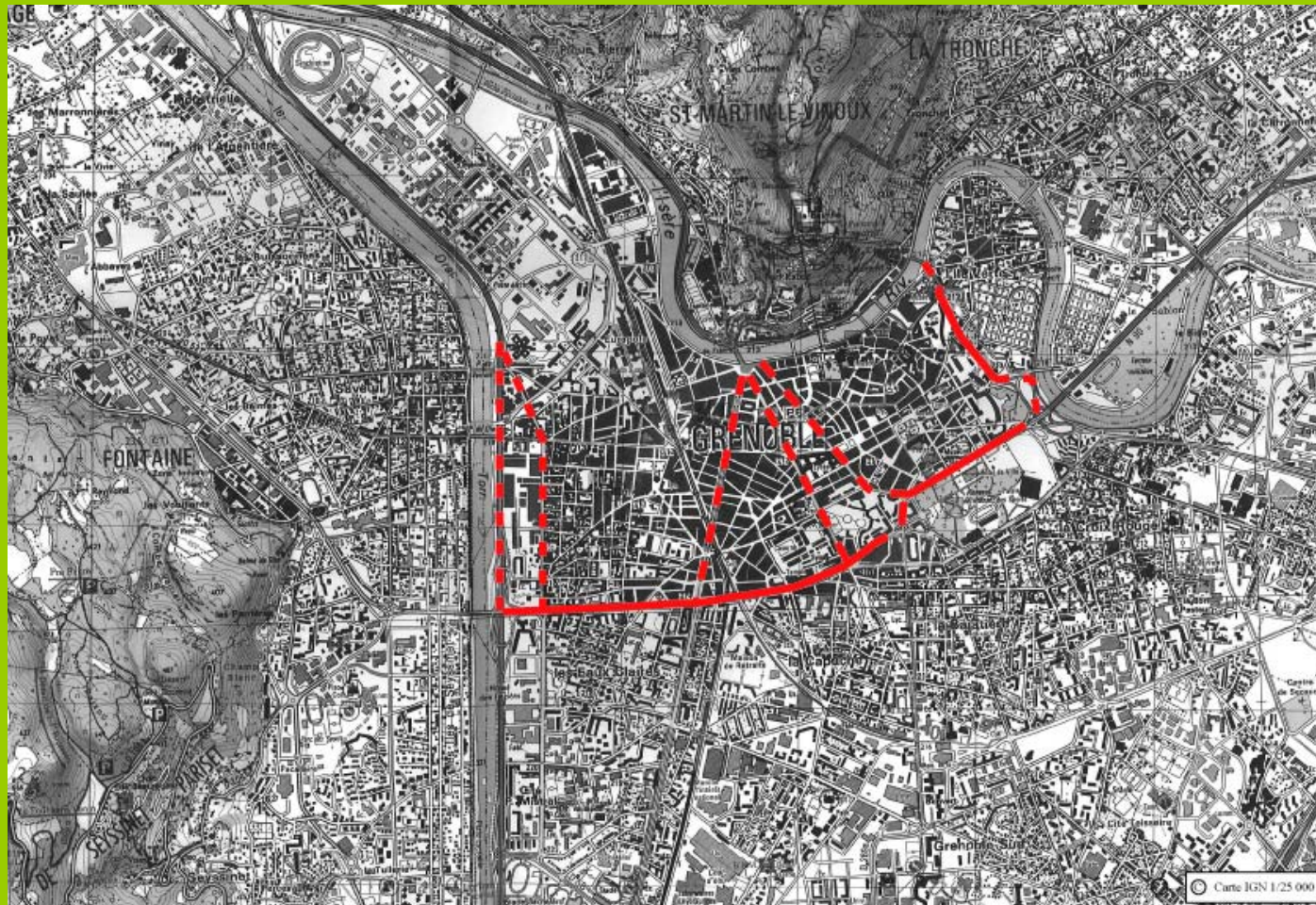
L'une des voies concentriques,
celle qui a pris la place
de la dernière enceinte,

le « ring »,

a un rôle particulier :

elle limite la ville *intra-muros*,
dense et serrée,
peu apte à accueillir la voiture,
et la sépare de la ville discontinue
de la seconde moitié du XX^{ème} siècle

Grenoble manque d'un segment de son ring



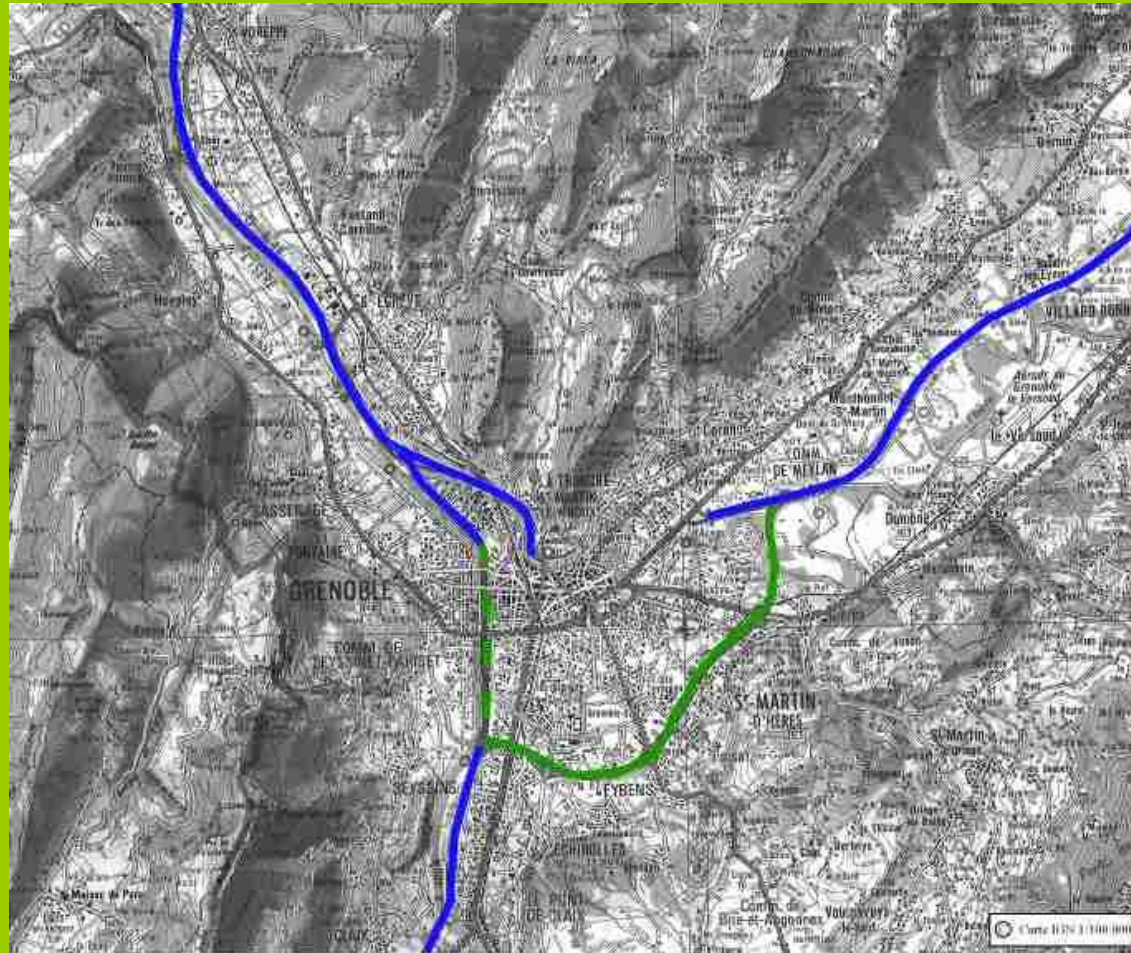
Le ring existe :

- à l'est : le boulevard maréchal Leclerc,
- au sud : les grands boulevards, de l'Isère au Drac,
- à l'ouest, une série de voies nord-sud, apparues au fil de l'extension de la ville.



Le ring manque sur tout le côté nord de la ville *intra-muros*, parce que les fortifications sont montées sur la Bastille.

Grenoble manque d'un segment de sa rocade

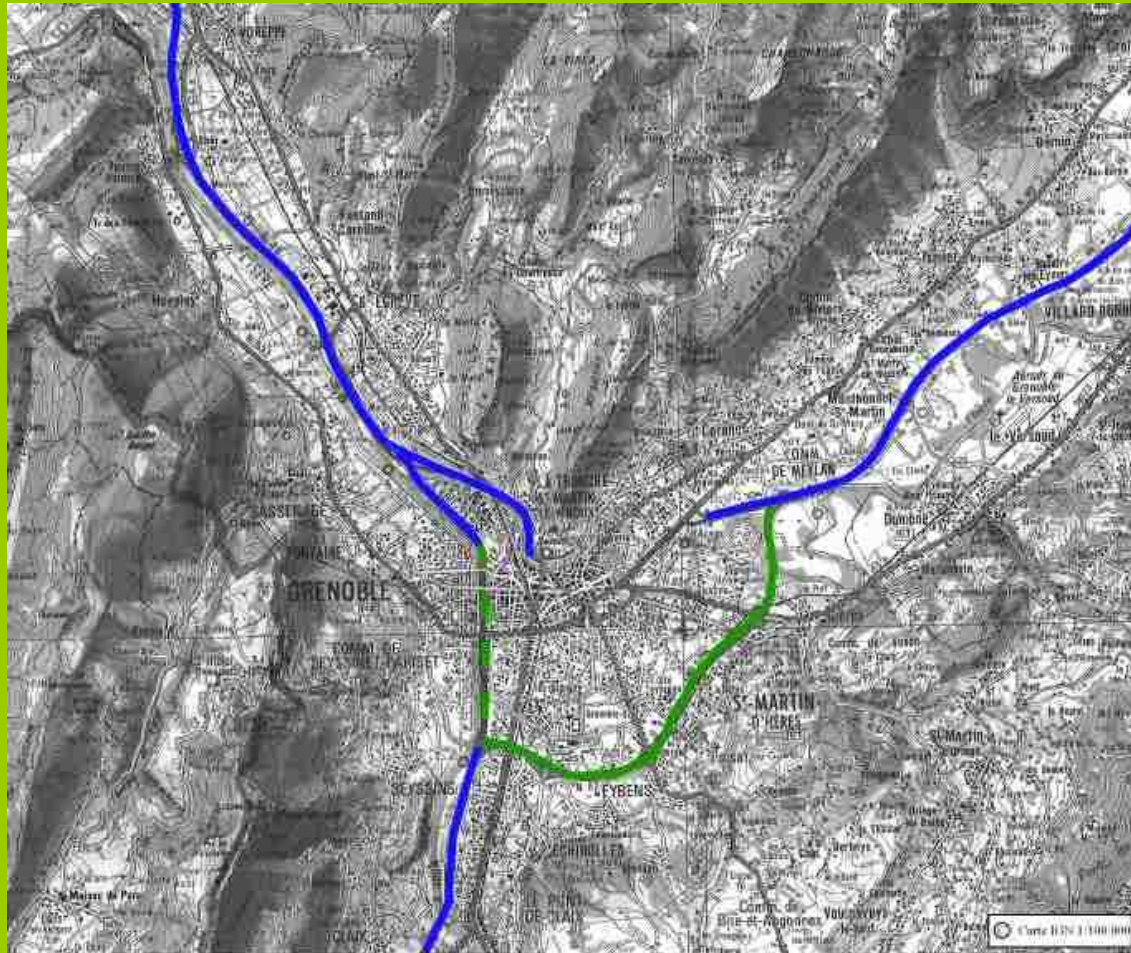


La rocade s'est constituée, par tronçons successifs :

<- à l'ouest,

au sud,

-> à l'est.



**La rocade manque au nord,
car elle aurait dû monter sur la Chartreuse.**

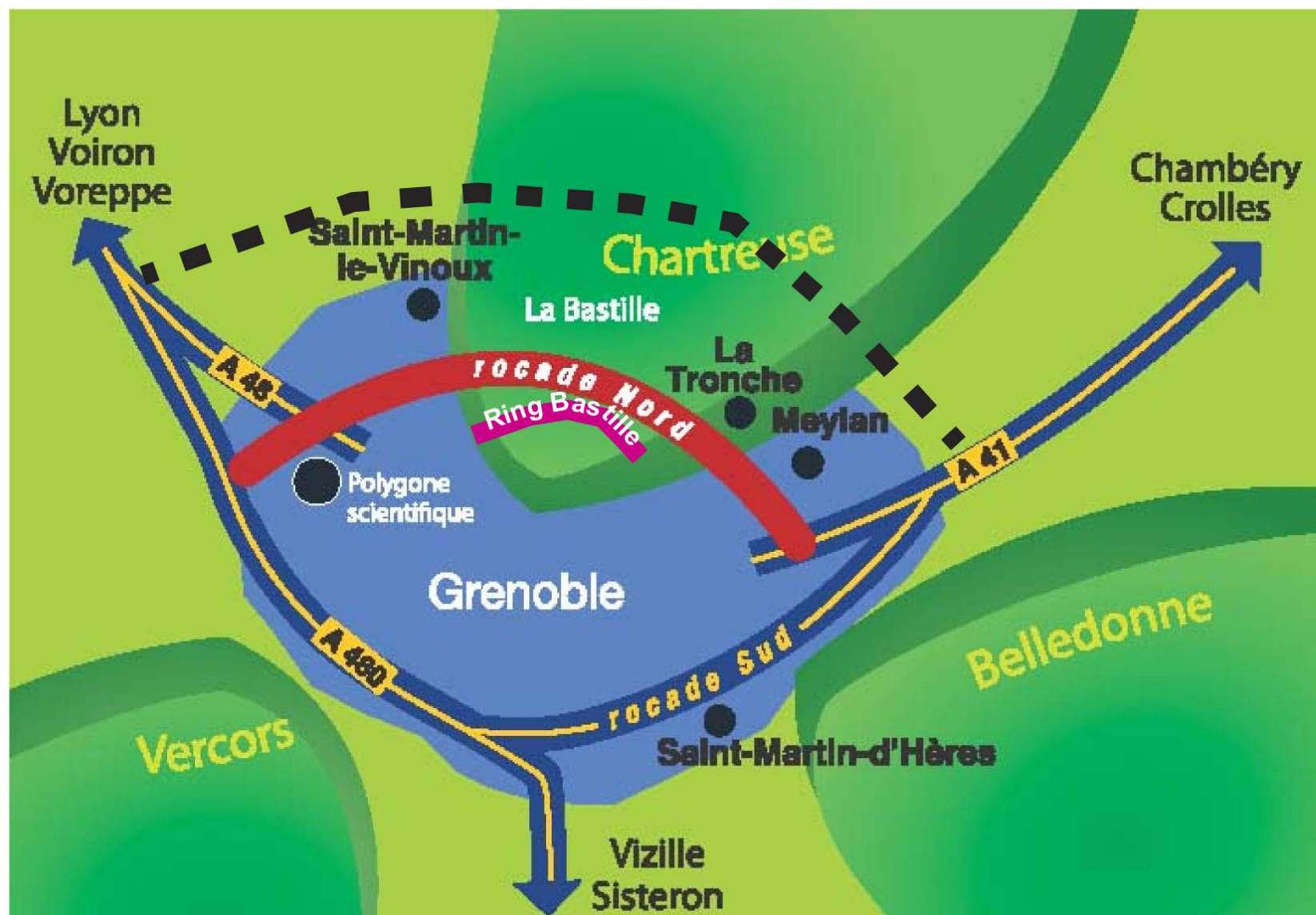
Ce double handicap amène
la circulation est-ouest à
emprunter/embouteiller
toutes les voies,
depuis la rocade sud
jusqu'aux quais de l'Isère.

Il faut franchir la Bastille

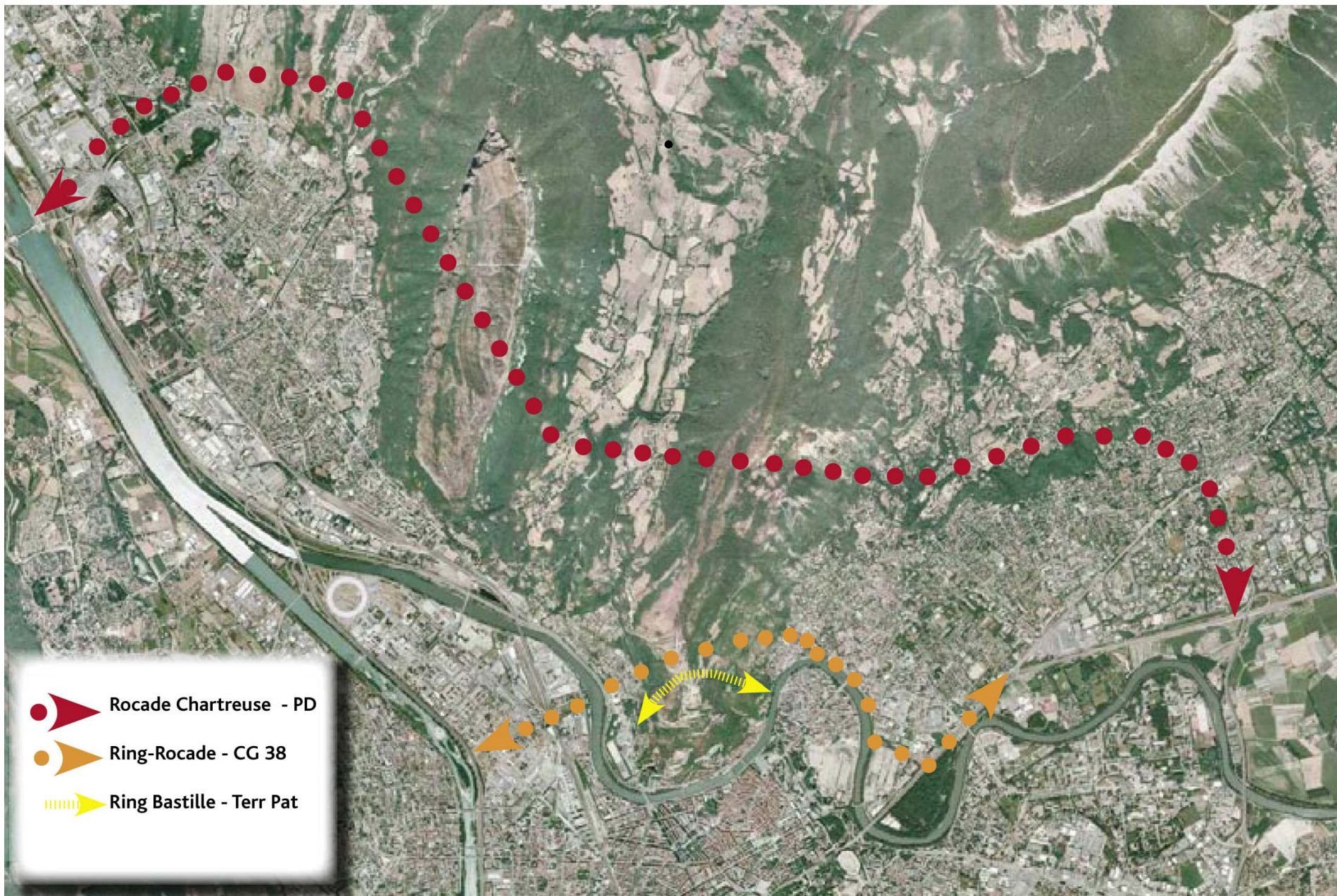
!

Trois types de solutions :

- un grand contournement, « rocade - rocade », par la Chartreuse,
- un « ring - rocade » : projet D.D.E., projet Cumin, projet CG 38,



Un « ring » : une voie entrant dans la montagne
quelque part en amont de la porte Saint-Laurent,
et sortant quelque part en aval de la porte de France



**L'association
éco-patrimoniale
Territoire&Patrimoine
propose :**

Une solution « évolutive »

Créer rapidement la portion de ring qui manque,
en prévoyant de la transformer
ultérieurement en rocade.

Cela éviterait de construire d'un coup une infrastructure dont certains dénoncent la lourdeur et contestent l'utilité, en laissant ouverte la possibilité de raccorder les deux branches du Y, si le besoin continuait à s'en faire sentir.

Une réponse « douce »

Un quart de la longueur du tracé CG 38.

*Elle relève plus du complètement de la voirie urbaine
que de l'achèvement du contournement routier.*

Elle a :

de moindres impacts,
de moindres coûts,
de moindres aléas.

Une démarche « novatrice »

Les caractéristiques de ce ring seraient définies
par un Comité de Pilotage,

rassemblant élus, techniciens, associations et citoyens,

et disposant des moyens pour lancer un concours d'idées.

Les perspectives pour La Tronche

Des conséquences positives

pas de nuisances

**à proximité des zones densément habitées,
(ni en phase de chantier ni en phase de fonctionnement)**

pas de dégradation ni de destruction

**de l'habitat social
(immeuble et rotonde du Rachais)**

Une question à gérer :

**le rabattement de la circulation
vers l'orifice amont du tunnel.**

Des moyens d'intervention :

avant les travaux

sur la conception de l'ouvrage
(Comité de Pilotage),

en phase de fonctionnement

sur les flux de circulation
(modulation du péage)